Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3125

17. 10. 88

Sachgebiet 61

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/2089 Nr. 30 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge — KOM(87) 716 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 4227/88«

A. Problem

Die EG-Kommission strebt mit dem Vorschlag vorbereitende Maßnahmen zur Harmonisierung der steuerlichen Belastungen von Nutzfahrzeugen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft an. Die nationalen Gesetzgeber sollen daran gehindert werden, neue Straßenbenutzungsgebühren einzuführen oder die Kraftfahrzeugsteuer zu senken oder neue Rückerstattungen vorzusehen.

B. Lösung

Ablehnung der Vorlage. Für den deutschen Gesetzgeber muß ein Handlungsspielraum erhalten bleiben.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Vertreter der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN lehnen die Vorlage ebenfalls ab, jedoch wünschen sie eine konkrete Aussage über Alternativen.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, den anliegenden Richtlinienvorschlag bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel abzulehnen.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Haungs**
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge
(Vorlage der Kommission)

Begründung

I. Einleitung

In ihrem Weißbuch über die Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 hat die Kommission die Grundlagen für eine Marktordnung im Straßenverkehr ohne mengenmäßige Beschränkungen, die heute für diesen Markt kennzeichnend sind, gelegt.

Außerdem hat der Gerichtshof in seinem Urteil vom 22. Mai 1985 (Rechtssache 13/83) die rechtliche Verpflichtung bestätigt, die Dienstleistungsfreiheit im innergemeinschaftlichen Verkehr einzuführen.

Im November 1985 und im Juni 1987 beschloß der Rat, bis 1992 einen Straßenverkehrsmarkt zu schaffen, in dem es keine mengenmäßige Beschränkungen mehr gibt. Ebenso bekundete er seinen Willen, die noch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen.

Selbst wenn es hier keine rechtliche Verpflichtung gäbe, hielte die Kommission die Beseitigung der steuerlichen Wettbewerbsverzerrungen für einen wichtigen Teil der Weiterentwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik.

Im Dezember 1986 unterbreitete sie dem Rat, dem Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß eine Mitteilung[1]) über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren sowie über den Zusammenhang zwischen diesen Faktoren. Auf der Grundlage dieser Mitteilung forderte der Rat die Kommission auf, ihm vor Ablauf des Jahres 1987 eine Neufassung des in der Mitteilung enthaltenen Berichts und einen entsprechenden Richtlinienvorschlag zu unterbreiten.

Dieser Vorschlag und dessen Anhang, der die Mitteilung vom 10. Dezember 1986 ergänzt, sollten es dem Rat ermöglichen, seinen Willen, die durch unterschiedliche Anlastung der Wegekosten bedingten Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, in die Tat umzusetzen.

1) Dok. KOM(86) 750 endg. vom 10. Dezember 1986

II. Ausmaß der Verzerrungen

1. Die von der Kommission soeben abgeschlossene Überarbeitung ihrer Mitteilung KOM(86) 750 mit den diesem Vorschlag beiliegenden Ergebnissen zeigt, daß zwischen den Steuersystemen, denen die Güterkraftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft zur Anlastung der Wegekosten unterliegen, erhebliche Unterschiede bestehen. Sie zeigt außerdem, daß sich diese Unterschiede auf die Wettbewerbsfähigkeit der Güterkraftverkehrsunternehmen auswirken und in einigen Fällen bis zu 5 % der Kosten der Güterkraftverkehrsunternehmen ausmachen.

   Die Auswirkungen der Straßenbenutzungsgebühren hängen von der Fahrleistung auf den gebührenpflichtigen Verkehrswegen ab.

   Andere Berichte, die 1987 veröffentlicht wurden, z. B. der im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums erstellte PROGNOS-Bericht[2]) gelangen weitgehend zu derselben Feststellung. Dies gilt auch für die bilateralen Gespräche mit den Mitgliedstaaten und die Sitzung einzelstaatlicher Sachverständiger in Brüssel.

III. Die Ursachen der Verzerrungen

2. Die Gebühren und Steuern, die von den Verkehrsunternehmen entrichtet werden und mit der Beförderungsleistung und der Abgeltung der Wegekosten in engem Zusammenhang stehen, lassen sich in drei Gruppen unterteilen; die beiden ersten Gruppen sind allgemeiner Art, die dritte betrifft bestimmte Wegeabschnitte.

   — *Kraftfahrzeugsteuern,* die regelmäßig im Zulassungsland erhoben werden (Nationalitätsprinzip) und mit Fahrzeugmerkmalen wie Motorleistung, Leer- oder Gesamtgewicht und Achszahl zusammenhängen.

   — *Mineralölsteuern,* die nicht unmittelbar mit den Fahrzeugmerkmalen, sondern mit der

2) Ursachen, Ausmaß und Auswirkungen unterschiedlicher Wettbewerbsbedingungen im europäischen Binnengüterverkehr (August 1987)

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 8. Februar 1988 — 121 — 680 70 — E Ve 163/88.

Verwendung des Fahrzeugs zusammenhängen. Die Einnahmen fließen dem Land zu, in dem der Kraftstoff gekauft wird (Territorialitätsprinzip).

— *Straßenbenutzungsgebühren,* die nicht dieselbe Steuernatur wie die vorgenannten Steuern haben. Sie berechtigen dazu, mit einem Fahrzeug bestimmte Verkehrseinrichtungen zu benutzen oder über bestimmte Autobahnabschnitte zu fahren. Die Benutzungsgebühren richten sich gewöhnlich nach den Fahrzeugmerkmalen und der Entfernung. Sie werden in nahezu der Hälfte der Mitgliedstaaten auf Autobahnen sowie auf bestimmte Tunnel, Brücken oder Viadukte erhoben.

3. Die Unternehmen entrichten auch andere Abgaben, die nicht mit ihrer eigentlichen Tätigkeit zusammenhängen und nicht der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege dienen. Sie entrichten diese als Erbringer von Dienstleistungen wie alle anderen Marktteilnehmer in Industrie und Handel (direkte Steuern und Sozialversicherungsbeiträge).

   Diese Abgaben fallen eindeutig nicht in den Bereich der Verkehrspolitik und bleiben in diesem Vorschlag unberücksichtigt. Dies gilt auch für eine Reihe von Bagatellsteuern und -abgaben wie Zulassungssteuern und Parkgebühren, die sich auf die hier analysierten Probleme kaum auswirken dürften.

   Die Mehrwertsteuer ist absetzbar und daher wettbewerbsneutral. Sie wird daher in diesem Vorschlag ebenfalls nicht berücksichtigt.

4. Die drei zu berücksichtigenden Steuern und Gebühren (Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren) und ihre jeweiligen Auswirkungen müssen global geprüft werden. Eine auf nur einen Bestandteil begrenzte Maßnahme könnte die derzeitigen Verzerrungen noch vergrößern anstatt sie zu verringern. Dies wird in dem bereits erwähnten PROGNOS-Bericht deutlich dargelegt. Danach erheben Länder mit niedrigen Kraftfahrzeugsteuern häufig höhere Dieselkraftstoffsteuern und/oder Straßenbenutzungsgebühren.

5. Bei den Mineralölsteuern hat die Kommission vor kurzem für jede Produktart einheitliche Steuersätze vorgeschlagen. Für Dieselkraftstoff schlägt die Kommission 177 ECU je 1 000 Liter vor, wobei der Steuersatz vom 1. April 1987 die Grundlage bildet; dieser Betrag soll alljährlich unter Zugrundelegung des allgemeinen Verbraucherpreisindexes in der Gemeinschaft angepaßt werden.

   Nach dem Angleichungsvorschlag der Kommission sollen die Verbrauchsteuersätze in der Gemeinschaft spätestens zum 31. Dezember 1992 in Kraft treten und die Mitgliedstaaten in der Übergangszeit allmählich auf diese Steuersätze hinarbeiten.

   Die von der Kommission bereits vorgeschlagene Heraufsetzung der abgabenfreien Dieselkraftstoffmenge müßte dazu führen, daß sich die Verkehrsunternehmer der einzelnen Mitgliedstaaten auf einer innergemeinschaftlichen Verkehrsverbindung unter denselben Bedingungen beim Kauf ihres Kraftstoffes auf dieselbe Art und Weise verhalten, wodurch sich die Unterschiede bei den Mineralölsteuern noch weniger auf den Wettbewerb auswirken dürften.

6. Dieser Vorschlag betrifft daher nur

   — die Kraftfahrzeugsteuern und

   — die Straßenbenutzungsgebühren.

IV. Gewählte Konzeption

Frühere Vorschläge

7. Die Bemühungen im Zusammenhang mit den Kraftfahrzeugsteuern reichen bis in die Anfänge der Gemeinschaft zurück. In den sechziger Jahren haben Besprechungen und Untersuchungen über die Anlastung der Wegekosten an die Benutzer den Rat 1965 veranlaßt, ein gemeinsames Konzept grundsätzlich zu billigen. 1971 unterbreitete die Kommission für die Durchführung des Systems einen förmlichen Vorschlag nebst einer Erläuterung.

   In diesem Sinne arbeitete die Kommission 1968 einen Vorschlag für die Besteuerung von Nutzfahrzeugen aus[3]) Der Vorschlag zielte darauf ab, zunächst die Steuerstrukturen zu harmonisieren, damit zumindest die Grenzkosten der Verkehrswege gedeckt werden und gleichzeitig Möglichkeiten zur Deckung der Gesamtkosten offenbleiben.

   Dieses Konzept wurde vom Europäischen Parlament und vom Wirtschafts- und Sozialausschuß uneingeschränkt unterstützt. Der Richtlinienvorschlag wurde vom Rat im Juni 1978 grundsätzlich gebilligt, aber nie förmlich verabschiedet, da sich einem von Anfang an widerstrebenden Mitgliedstaat weitere anschlossen[4]).

Die Notwendigkeit einer eingehenden Überprüfung

8. Diese Vorschläge beruhen auf dem Nationalitätsprinzip, wonach jeder Verkehrsunternehmer in dem Staat, in dem sein Fahrzeug zugelassen ist, besteuert wird, damit die Verkehrswegekosten zur Deckung beitragen. Dieser Grundsatz war mit der damaligen Praxis des Straßenverkehrs vereinbar, als der innerstaatliche Verkehr die Regel, der grenzüberschreitende Verkehr die Ausnahme war.

   Aus der Mitteilung vom Dezember 1986 und dem Bericht im Anhang zu diesem Vorschlag geht

---

[3]) Vorschlag für eine erste Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge — ABl. Nr. C 95 vom 21. September 1968

[4]) Dokument des Rates T/512/78 (TRANS) — 20. Juni 1978

deutlich hervor, daß diese Zeiten vorbei sind und die Verkehrsunternehmer der Mitgliedstaaten die Verkehrswege der anderen Mitgliedstaaten immer häufiger benutzen. Diese Tendenz hat sich in der Zeit von 1982 bis 1984, für die der Kommission Zahlenangaben vorliegen, noch verstärkt.

Diese Tendenz, die im übrigen positiv zu werten ist, da sie das Zusammenwachsen der Gemeinschaft auf dem Gebiet des Verkehrs widerspiegelt, wird sich aus folgenden Gründen in den nächsten Jahren zweifellos verstärken:

— Das Gemeinschaftskontingent, das den Dreiländerverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten, in denen der Verkehrsunternehmer nicht ansässig ist, fördert, wird aufgrund der Entschließung des Rates vom 24. Juni 1987 erheblich aufgestockt;

— die einzelstaatlichen Märkte werden sich den nichtansässigen Verkehrsunternehmern öffnen müssen;

— die Vollendung des großräumigen Binnenmarktes wird dazu führen, daß der Verkehrsunternehmer, wie dies bereits seine eigenen Kunden tun, immer mehr die europäische Dimension berücksichtigen wird, wenn er die Grenzen seines potentiellen Marktes festlegt. Somit besteht endgültig kein Zusammenhang mehr zwischen der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers und dem Staat, dessen Verkehrswege er in erster Linie benutzt.

9. Demnach ist das Nationalitätsprinzip für die Besteuerung der schweren Nutzfahrzeuge unangebracht und ermöglicht es nicht mehr, zwei der wichtigsten Ziele eines Systems zur Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege zu verwirklichen:

— Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern;

— gerechte Anlastung der Wegekosten an die tatsächlichen Benutzer.

So scheint es angebracht, daß die Kommission sich hier bei ihren Vorschlägen nunmehr dem Territorialitätsprinzip zuwendet, damit die Steuerbelastung schrittweise mit den tatsächlich vom Verkehrsunternehmer benutzten Verkehrswegen und nicht lediglich mit dem Verkehrswegenetz des Zulassungsstaates in Zusammenhang gebracht wird.

Für eine neue Konzeption gibt es noch weitere Gründe:

— Der Vorschlag aus dem Jahr 1968 war für die sechs Gründerstaaten bestimmt. Die Straßennetze, insbesondere die Autobahnnetze, sowie die Steuergrundlagen und -höhen der Zwölfergemeinschaft weisen noch größere Unterschiede auf;

— die wichtigsten Grundsätze des früheren Vorschlags für die Berechnung der Steuersätze stammen noch aus den sechziger Jahren. Die seit diesem Zeitpunkt eingetretenen wirtschaftswissenschaftlichen und technologischen Entwicklungen machen eine Überprüfung der bisherigen Verfahren, auch im Hinblick auf deren Vereinfachung, erforderlich;

— in dem früheren Vorschlag wurden Autobahngebühren nicht berücksichtigt; jetzt erscheint es jedoch wünschenswert, diese in ein globales Konzept einzubeziehen.

V. Die Notwendigkeit eines stufenweisen Vorgehens

10. Der Übergang vom Nationalitäts- zum Territorialitätsgrundsatz ist steuerlich eine tiefgreifende Veränderung und kann nicht im Handumdrehen vollzogen werden, da noch zahlreiche technische Fragen unbeantwortet sind.

Die wichtigsten sind die Art der Steuererhebung, die Verteilung der Einnahmen und die allgemeine Steuerhöhe.

Art der Steuererhebung

Handelt es sich um eine jährliche Pauschalabgabe (in Form einer „EG-Plakette") oder wird jedes Fahrzeug auf der Grundlage von Informationen besteuert, die mit Hilfe der neuen Technologien übermittelt werden können, ohne daß dies mit Aufenthalten an den Grenzübergängen verbunden wäre?

Wie werden die Straßenbenutzungsgebühren in die Steuer einbezogen?

Verteilung der Einnahmen

— Nach welchen Schlüsseln werden die Einnahmen verteilt, falls die Behörden des Zulassungslandes mit der Erhebung beauftragt werden?

— Wie kann eine Ausgleichkasse funktionieren?

— Welcher Anteil der Einnahmen muß für die Finanzierung eines Gemeinschaftsprogramms für Verkehrsinfrastrukturvorhaben bereitgestellt werden?

Höhe der Steuer

— Welche Kosten sind zu decken? Wie sollen bestimmte externe oder volkswirtschaftliche Kosten berücksichtigt werden?

11. Wenn diese Fragen beantwortet sind, kann die Kommission 1989 einen auf dem Territorialitätsgrundsatz beruhenden Vorschlag unterbreiten, der den Verkehrsunternehmern der Gemeinschaft vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sichert und unter Berücksichtigung der unausgewogenen Benutzung der Verkehrswege die Wegekosten an die tatsächlichen Benutzer anlastet.

12. Vorerst sind jedoch umgehend einige vordringliche Maßnahmen zu treffen, damit die Einführung des endgültigen Systems vorbereitet werden kann.

    Nach diesem Vorschlag sollen in einer ersten Phase die Strukturen vereinheitlicht und die Unterschiede beseitigt sowie eine erste Reihe von Korrekturmaßnahmen und das Durchführungsverfahren beschlossen werden.

    Es wird vorgeschlagen, unverzüglich jede weitere Ausweitung der bestehenden Verzerrungen bzw. die Schaffung neuer Behinderungen eines fairen Wettbewerbs zu beseitigen. Außerdem kommt es jetzt darauf an, die Vergleichbarkeit der Steuern in den einzelnen Mitgliedstaaten zu verbessern und dazu die Besteuerungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer in allen Mitgliedstaaten auf das zulässige Gesamtgewicht umzustellen. Gleichzeitig sollen die Mitgliedstaaten dabei unterstützt werden, die bestehenden Unterschiede in den Steuersätzen abzubauen.

    Eines der größten Probleme bei dem Vorschlag aus dem Jahre 1968 war, daß keine wirkliche Diskussion über die Bedeutung der Straßenbenutzungsgebühren stattfand. Nach einer Abwägung der Vor- und Nachteile solcher Gebühren ist die Kommission der Meinung, daß die Autobahnen zu den Straßen gehören und als solche behandelt werden müssen. Daher sollten die Straßenbenutzungsgebühren in ihrer derzeitigen Form in das auf dem Territorialitätsgrundsatz fußende Besteuerungssystem einbezogen werden.

    Die Kommission ist der Ansicht, daß einige Voraussetzungen sofort erfüllt werden müssen.

    Insbesondere sollten bereits bestehende Straßenbenutzungsgebühren eine Diskriminierung zwischen Verkehrsunternehmern vermeiden, kostenbezogen sein und so erhoben werden, daß sich die Behinderungen eines reibungslosen Verkehrsflusses in möglichst engen Grenzen halten.

VI. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Zweck der Richtlinie festgelegt.

Artikel 2

In diesem Artikel wird der Anwendungsbereich der Richtlinie festgelegt und die Harmonisierung der Steuerstrukturen auf schwere Nutzfahrzeuge, die gewöhnlich im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzt werden, begrenzt. Personenkraftwagen, Kraftomnibusse und Fahrzeuge zur Beförderung von Personen und Gütern sind ausgenommen. Die Mitgliedstaaten können auch „öffentliche" Fahrzeuge (der Streitkräfte, der Polizei usw.) ausklammern.

Artikel 3

Dieser Artikel enthält eine Aufstellung der derzeitigen Kraftfahrzeugsteuern in den einzelnen Mitgliedstaaten. Diese Übersicht müßte geändert werden, falls vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie neue Steuern mit ähnlichen Merkmalen eingeführt werden. Auf die Autobahngebühren wird in Artikel 5 eingegangen.

Artikel 4

In diesem Artikel wird die Erhebung von anderen als den in Artikel 3 aufgeführten Nutzfahrzeugsteuern verboten, damit die Ziele der Richtlinie nicht durch die Einführung anderer Steuern oder Abgaben auf das Halten oder die Benutzung der Fahrzeuge unter anderer Bezeichnung umgangen werden.

Einige Ausnahmen von diesem Grundsatz werden z. B. bei Bagatellsteuern zugestanden. Straßenbenutzungsgebühren auf kostspieligen Verkehrswegen einiger Mitgliedstaaten, die normalerweise keine Autobahngebühren kennen, sind zulässig. Abgaben zur Deckung der sogenannten externen Kosten, die durch Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle usw. verursacht werden, sind bis zur Genehmigung des endgültigen Systems gleichfalls zulässig.

Artikel 5

Dieser Artikel enthält allgemeine Bestimmungen für Autobahnbenutzungsgebühren. Bis zur Einbeziehung der Straßenbenutzungsgebühren in das auf dem Territorialitätsprinzip beruhende endgültige Steuersystem sollen die Benutzungsgebühren gezielter auf die Wegekosten abgestimmt und ohne Unterscheidung nach der Nationalität erhoben werden.

Darüber hinaus sollen die Mitgliedstaaten bei der Erhebung der Benutzungsgebühren Verfahren anwenden, die sich auf dem neuesten Stand der Technik befinden, um Beeinträchtigungen in möglichst engen Grenzen zu halten.

Artikel 6

Dieser Artikel betrifft die Harmonisierung der Besteuerungsgrundlage aufgrund der Fahrzeugklasse (Zahl und Anordnung der Achsen). Da die Schäden und damit die den Verkehrswegen verursachten Kosten in engem Zusammenhang mit der Achslast stehen, dient das zulässige Gesamtgewicht des Nutzfahrzeugs als Besteuerungsgrundlage. Aus praktischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Steuersätze für jedes einzelne Fahrzeug zu berechnen. Die einzelnen Steuerklassen sollen aber auch nicht zu weit gefaßt sein.

Daher sollen die Steuern in Stufen von jeweils höchstens 2 000 kg zulässiges Gesamtgewicht berechnet werden.

Artikel 7

Nach diesem Artikel sind die Mitgliedstaaten weiterhin für die Festlegung der Verfahren zur Erhebung der Steuern nach Artikel 3 zuständig. Bei Fahrzeugkombinationen können sie jedes Fahrzeug getrennt oder die gesamte Kombination besteuern.

Artikel 8

In diesem Artikel wird die weitere Anwendung des Nationalitätsprinzips bekräftigt, wonach die Kraftfahrzeugsteuer nur im Zulassungsland des Fahrzeugs zu entrichten ist, so daß eine Doppelbesteuerung vermieden wird.

Dieser Artikel verhindert auch etwaige Mißbräuche und schließt das Fortbestehen von versteckten Verzerrungen aus. Es werden darin auch die Voraussetzungen für etwaige Nachlässe oder Rückerstattungen festgelegt. So ist es beispielsweise unzulässig, Kraftfahrzeugsteuer ganz oder teilweise zurückzuerstatten, Entschädigungen für in den Mitgliedstaaten entrichtete Autobahngebühren oder Nachlässe und Rückerstattungen beispielsweise für ältere Fahrzeuge oder für den Bestand eines Unternehmens mit einer bestimmten Zahl von Fahrzeugen zu gewähren. Außerdem dürfen die in anderen Mitgliedstaaten gezahlten Mineralölsteuern nicht durch einen Nachlaß oder eine Rückerstattung der Kraftfahrzeugsteuer im Zulassungsland kompensiert werden.

Zudem wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit geboten, Kraftfahrzeugsteuernachlässe zu gewähren, wenn die betreffenden Fahrzeuge im Hoheitsgebiet von Drittländern kraftfahrzeugsteuer- oder abgabenpflichtig sind.

Artikel 9

Dieser Artikel sieht ein allgemeines, asymmetrisches Stillhalten vor, das den Mitgliedstaaten eine Korrektur der Steuersätze nach unten nicht länger erlaubt, es ihnen aber überläßt, die Steuersätze zur besseren Deckung der Wegekosten anzuheben.

Um dieses Zusammentreffen von Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren zu kompensieren, können Mitgliedstaaten mit hohen Kraftfahrzeugsteuern ihre Steuersätze senken, um eine möglicherweise starke Heraufsetzung der Mineralölsteuer nach dem Erlaß der Richtlinie zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle aufzufangen[5]).

[5]) KOM(87) 327 endg./2 vom 21. August 1987

Mit diesem asymmetrischen Stillhalten soll hauptsächlich vermieden werden, daß die Mitgliedstaaten ihre Verkehrsunternehmen durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer subventionieren. Diese Maßnahme gilt während der gesamten Übergangszeit, in der diese Richtlinie anwendbar ist.

Artikel 10

Da sich diese erste Richtlinie mit den Steuerstrukturen befaßt und die gezielte Harmonisierung bis zu einem zweiten Vorschlag zurückgestellt wird, wird in diesem Artikel ein Termin für diesen Vorschlag gesetzt. Im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 wurde das Jahr 1990 gewählt. Außerdem werden die Grundsätze des künftigen Systems festgelegt, indem ein Zusammenhang zwischen den Steuern und den Wegekosten hergestellt wird und die drei die Höhe der Kosten bestimmenden Faktoren — verkehrsabhängige Wegekosten (variable Kosten), Straßenbenutzungsgebühren und Berücksichtigung der Dieselkraftstoffsteuer, die bis 1992 auf Gemeinschaftsebene harmonisiert sein wird.

Ein Vorschlag über die Dieselkraftstoffsteuer liegt dem Rat vor. Etwaige andere Dieselkraftstoffsteuern, die nicht unter diese Richtlinie fallen, sind im Rahmen dieser Richtlinie ebenfalls zulässig (mit Ausnahme der Mehrwertsteuer).

Da die methodischen Aspekte bereits in einem Anhang zum alten Vorschlag für die Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern behandelt wurden, dürfte ein neues Konzept für die Berechnung und Anlastung der Wegekosten aus verschiedenen Gründen wie der notwendigen Vereinfachung, der Einbeziehung der Autobahngebühren und der Prüfung der externen oder volkswirtschaftlichen Kosten sinnvoll sein.

Artikel 11

In diesem Artikel wird der Zeitpunkt festgelegt, ab dem die einzelnen Mitgliedstaaten ihre Steuern auf Nutzfahrzeuge entsprechend dieser Richtlinie angleichen müssen. Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes bis 1992 müssen die Mitgliedstaaten ihre Steuersysteme spätestens mit Wirkung von 1990 an ändern.

Artikel 12

Dieser Artikel bedarf keiner Erläuterung.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

insbesondere auf die Artikel 75 und 99,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Beseitigung von Unterschieden, die zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr führen können. Unter anderem weisen die verkehrsspezifischen Steuern große Unterschiede auf. Daher müssen Maßnahmen getroffen werden, um insbesondere die Steuervorschriften der Mitgliedstaaten für schwere Nutzfahrzeuge anzugleichen und eine Doppelbesteuerung dieser Fahrzeuge zu vermeiden.

In der Entscheidung des Rates Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen[1]), heißt es, daß besondere Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Ziele getroffen werden müssen.

Der Verkehr findet in den außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten unter völlig anderen Bedingungen als in Europa statt. Diese Richtlinie sollte für diese Gebiete daher nicht gelten.

Die vorgenannten Ziele sind durch eine schrittweise Angleichung der einzelstaatlichen Steuern auf das Halten oder die Benutzung schwerer Nutzfahrzeuge zu verwirklichen. Vorrang ist dabei der Angleichung der Steuerstrukturen einzuräumen; als Besteuerungsgrundlage soll bei diesen Fahrzeugen das zulässige Gesamtgewicht innerhalb von Steuerklassen dienen, die sich nach Zahl und Anordnung der Achsen unterscheiden.

Die Steuersätze sind in der Weise festzulegen, daß sie die von diesen Fahrzeugen verursachten Wegekosten widerspiegeln. Daher müssen die Steuern auf alle Fahrzeuge oder Steuern vergleichbarer Wirkung zumindest die verkehrsabhängigen Kosten der Wegebenutzung durch das betreffende Fahrzeug decken, nachdem der Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff, die auf EG-Basis bis 1992 harmonisiert sein wird, Rechnung getragen ist. Bei der Festsetzung der Steuersätze ist zu berücksichtigen, wie sich die Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen in einigen Mitgliedstaaten auswirken.

Die Verfahren für die Festsetzung der Steuersätze nach den vorgenannten Grundsätzen sollten in einer zweiten Phase von der Kommission festgelegt werden. Dabei müssen die externen Kosten angesichts des Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern berücksichtigt werden. Eine der Grundlagen für ein angemesseneres System für die Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuern bildet das Territorialitätsprinzip.

Zunächst ist es angezeigt, die Angleichung der einzelstaatlichen Steuersysteme auf dieselgetriebene Nutzfahrzeuge, deren Gesamtgewicht einen bestimmten Mindestwert übersteigt und die im innergemeinschaftlichen Güterverkehr eingesetzt werden, zu beschränken. In bestimmten Fällen sollen Steuerbefreiungen bzw. -ermäßigungen oder Steuererhöhungen möglich sein; darüber hinaus sollen die neuen Steuersätze schrittweise eingeführt werden, wenn sich die Besteuerung von Personenkraftwagen wesentlich ändert.

In der Übergangszeit, die mit der Einführung eines gemeinsamen Systems für die Festsetzung der Steuersätze endet, sind nachträglich Maßnahmen zu treffen, um die unterschiedlichen Entwicklungen bei den Kraftfahrzeugsteuern zu beenden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten gleichen die Steuern auf das Halten oder die Benutzung von schweren Nutzfahrzeugen in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie an.
2. Diese Richtlinie gilt nicht für die außereuropäischen Gebiete der Mitgliedstaaten. Sie gilt auch nicht für die Kanarischen Inseln, Ceuta und Melilla, die Azoren und Madeira.

Artikel 2

1. „Schwere Nutzfahrzeuge" im Sinne dieser Richtlinie sind Motorfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, oder, wenn sie nicht zugelassen sind, Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat oder Ansässigen eines Mitgliedstaates gehören oder in einem Mitgliedstaat von diesen Unternehmen oder Ansässigen verwendet werden, sofern
   - die Zugleistung mit einem Dieselmotor erbracht wird;
   - sie im Güterkraftverkehr verwendet werden;
   - das zulässige Gesamtgewicht

[1]) ABl. Nr. 88 vom 24. Mai 1965, S. 1500

(i) bei Einzelfahrzeugen oder Zugmaschinen, die getrennt oder als Teil eines Lastzugs oder Sattelzugs verwendet werden, mindestens 12 Tonnen beträgt;

(ii) bei Anhängern eines Lastzuges oder Sattelanhängern eines Sattelzuges, deren Zugmaschine höchstens 12 Tonnen wiegt, mindestens 4 Tonnen beträgt;

(iii) bei Lastzügen oder Sattelzügen, deren Zugmaschine weniger als 12 Tonnen wiegt, mindestens 16 Tonnen beträgt.

Diese Grenzwerte gelten unabhängig davon, ob die Teile des Lastzugs oder Sattelzugs zusammen oder getrennt besteuert werden. Zur Ermittlung des Gewichts der Teile eines Sattelzugs ist das auf der Zugvorrichtung aufliegende Gewicht des Sattelanhängers dem Gewicht der Zugmaschine hinzuzurechnen und vom Gewicht des Sattelanhängers abzuziehen.

2. Die Mitgliedstaaten können Militär- und Polizeifahrzeuge sowie Fahrzeuge, die einer Gebietskörperschaft gehören oder auf deren Namen zugelassen sind, aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausklammern.

Artikel 3

Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 5 gilt die Angleichung der Steuersysteme im Sinne von Artikel 1 für folgende Steuern:

- Belgien: taxe de circulation sur les véhicules automobiles / verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Dänemark: vaegtafgift af motorkøretøjer m. v.
- Deutschland: Kraftfahrzeugsteuer
- Frankreich: (a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers (b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur
- Griechenland: Τέλη κυκλοφορίας
- Irland: vehicle excise duties
- Italien: (a) tassa di circolazione sugli autoveicoli (b) addizionale del 5% sulla tassa di circolazione
- Luxemburg: taxe sur les véhicules automoteurs
- Niederlande: motorrijtuigenbelasting
- Portugal: (a) imposto de camionagem (b) imposto de circulação
- Spanien: (a) impuesto municipal de circulatión (b) licencia fiscal
- Vereinigtes Königreich: vehicle excise duties

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten erheben mit Ausnahme der in Artikel 3 genannten Steuern keine anderen Steuern oder Abgaben auf das Halten oder die Benutzung von schweren Nutzfahrzeugen.

2. Absatz 1 hindert die Mitgliedstaaten nicht daran,

   a) spezifische Bagatellsteuern oder -abgaben wie die in einigen Mitgliedstaaten erhobene Zulassungsteuer oder die Abgaben auf Fahrzeuge oder Ladungen mit ungewöhnlichen Gewichten oder Abmessungen,

   b) Parkgebühren und Gebühren für die Benutzung von Stadtstraßen,

   c) gemäß Artikel 5 Gebühren für die Benutzung von Verkehrswegen (Straßenbenutzungsgebühren)

   einzuführen oder beizubehalten.

3. Abweichend von den Bestimmungen in Absatz 1 können die Mitgliedstaaten bis zum Abschluß der Arbeiten im Sinne von Artikel 10 Steuern oder Abgaben auf Nutzfahrzeuge aufgrund der Kosten erheben, die auf die Luftverschmutzung und Lärmbelästigung durch solche Fahrzeuge zurückzuführen sind.

Artikel 5

1. Straßenbenutzungsgebühren auf Nutzfahrzeuge unterliegen folgenden Bedingungen:

   a) sie werden ohne unmittelbare oder mittelbare unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit und ohne unterschiedliche Behandlung aufgrund der Quelle oder des Ziels des Verkehrs erhoben;

   b) sie hängen mit den Bau- und Betriebskosten der betreffenden Verkehrswege sowie den Benutzungskosten zusammen;

   c) sie werden in einer Weise erhoben, daß sich die Behinderung des freien Verkehrsflusses in möglichst engen Grenzen hält. Zu diesem Zweck passen die Mitgliedstaaten ihre Erhebungssysteme dem neuesten Stand der Technik an.

2. Neue Straßenbenutzungsgebühren dürfen nur für Neubauten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie eingeführt werden.

Artikel 6

1. Für die Besteuerung werden die schweren Nutzfahrzeuge nach der Zahl und Anordnung ihrer Achsen in Klassen eingeteilt.

2. In jeder Klasse oder Unterklasse gilt das zulässige Gesamtgewicht des schweren Nutzfahrzeugs als Besteuerungsgrundlage.

3. Die Steuersätze werden in Stufen von jeweils höchstens 2 000 kg Gesamtgewicht unterteilt.

Artikel 7

1. Die Verfahren für die Festlegung und Erhebung der Steuern werden von jedem Mitgliedstaat festgelegt.

2. Die Steuersätze für Sattel- und Lastzüge können

   — für jeden Teil der Fahrzeugkombination getrennt oder

   — für die gesamte Fahrzeugkombination

   festgesetzt werden.

Artikel 8

1. Schwere Nutzfahrzeuge sind in anderen Mitgliedstaaten als denen, unter deren Recht sie fallen, von Steuern im Sinne von Artikel 3 befreit. Diese Fahrzeuge werden so besteuert, als würden sie ausschließlich in dem Mitgliedstaat, unter dessen Recht sie fallen, eingesetzt.

2. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 8 der Richtlinie des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen Mitgliedstaaten [2]), geändert durch Richtlinie des Rates vom 28. Juli 1982 [3]), gewähren die Mitgliedstaaten bei den Steuern im Sinne von Artikel 3 keine Befreiung oder Ermäßigung, weil die schweren Nutzfahrzeuge

   a) sich im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten aufhalten;

   b) Straßenbenutzungsgebühren gemäß Artikel 5 entrichtet haben;

   c) bestimmte quantitative oder qualitative Merkmale (Alter des Fahrzeugs, Zahl der Fahrzeuge eines Unternehmens usw.) aufweisen.

3. Die Mitgliedstaaten dürfen nicht die Kraftfahrzeugsteuer nach Maßgabe der Dieselkraftstoffsteuer für die Zeit erstatten, in der sich ein Fahrzeug im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates aufgehalten hat.

4. Die Mitgliedstaaten können jedoch Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen für die Zeit gewähren, während der sich die Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 im Hoheitsgebiet von Drittländern aufhalten, wenn die für die betreffenden Fahrzeuge zu entrichtende Kraftfahrzeugsteuer der Steuer im Sinne dieser Richtlinie entspricht.

Artikel 9

1. Mit sofortiger Wirkung vom Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie sehen die Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2 von einer Senkung der geltenden Nutzfahrzeugsteuersätze ab. Zur besseren Deckung der Wegekosten können sie die Kraftfahrzeugsteuer jedoch erhöhen.

2. Nach Konsultation der Kommission können die Mitgliedstaaten indessen die Nutzfahrzeugsteuer senken, wenn die beim Erlaß dieser Richtlinie geltende Dieselkraftstoffsteuer erheblich heraufgesetzt wird. Die Kommission gibt ihre Stellungnahmen binnen zwei Monaten nach Erhalt der Mitteilung des betreffenden Mitgliedstaates ab.

Artikel 10

1. Nach dem 31. Dezember 1992 werden die Wegekosten den Nutzern mit Hilfe einer Kombination von Steuern auf das Halten oder die Benutzung von Nutzfahrzeugen nach dem Territorialitätsprinzip und, soweit sie bestehen, von Straßenbenutzungsgebühren angelastet, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Dieselkraftstoffsteuer zu diesem Zeitpunkt gemeinschaftsweit harmonisiert sein wird. Das Territorialitätsprinzip bedeutet, daß die Anlastung der Wegekosten an jede Fahrzeugklasse insbesondere aufgrund der Benutzung der Verkehrswege im Zulassungsland und der Benutzung der Verkehrswege in den übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft festgelegt wird.

2. Die Kommission legt bis zum 1. Juli 1989 einen Vorschlag zur Verwirklichung des in Absatz 1 genannten Grundsatzes vor, damit der Rat ihn bis zum 31. Dezember 1990 genehmigen kann.

   Der Vorschlag wird insbesondere Methoden der Infrastrukturkostenerhebung behandeln — Zuordnung und Abgeltung sowie Systeme des Einzugs und der Verteilung der Mittel.

Artikel 11

1. Nach Konsultation der Kommission treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 1990 nachzukommen. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Maßnahmen, die sie zur Durchführung der Richtlinie ergreifen.

2. Die Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie ihre Steuersätze nicht nach dem zulässigen Gesamtgewicht festsetzen, können die Struktur ihrer Kraftfahrzeugsteuer bis zum 31. Dezember 1992 an die Bestimmungen von Artikel 6 Abs. 2 und 3 anpassen.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

[2]) ABl. Nr. L 48 vom 22. Februar 1975, S. 31
[3]) ABl. Nr. L 247 vom 23. August 1982, S. 6

Ausschaltung der Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr: Untersuchung über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren

NACHTRAG zur Mitteilung der Kommission an den Rat KOM(86) 750 vom 10. Dezember 1986

I. Einleitung

1. Die Untersuchung der Kommission über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren vom Dezember 1986[1]) beruhte, wie aus Ziffer 18 hervorgeht, auf Angaben, die „in Qualität, Aufschlüsselung und Zuverlässigkeit ausgesprochen uneinheitlich" waren. Dieser Nachtrag soll die Daten qualitativ verbessern, auf den neuesten Stand bringen, Lücken schließen und eine bessere Vergleichbarkeit ermöglichen.

2. In diesem Zusammenhang wurden die Beiträge einiger Mitgliedstaaten sehr begrüßt. Besonders berücksichtigt wurden neuere Berichte anderer Quellen zu diesem komplizierten und politisch heiklen Problem, z. B. der ausführliche Prognos-Bericht, die Arbeiten der EKVM und der OEST-Bericht an die französische Regierung sowie Änderungen von Gremien wie der Confetra (Italien) und der Gruppe der Zwölf Eisenbahnunternehmen[2]) zu dieser Mitteilung der Kommission.

3. Um den Vergleich des Berichts aus dem Jahre 1986 mit aktuelleren Informationen zu erleichtern, enthält die Anlage zu diesem Nachtrag hauptsächlich die Tabellen vom Dezember 1986 mit neuen Zahlenangaben, soweit diese verfügbar waren. Außerdem wurden zusätzliche Tabellen — oder Nachträge zur Einbeziehung weiterer Mitgliedstaaten in vorhandene Tabellen — hinzugefügt, so daß das Konzept der Kommission für den Anteil von Steuern und Gebühren an den Wegekosten mit dem etwas abweichenden Konzept des Prognos-Berichts verglichen werden kann.

4. Es wurde alles getan, um in der kurzen Zeit zwischen dem Eingang der zusätzlichen Informationen und der Ausarbeitung dieses Berichts eine größere Genauigkeit und bessere Vergleichbarkeit zu erreichen. Allerdings ist die mangelnde Bereitschaft bzw. die Unfähigkeit einiger Mitgliedstaaten, bessere und aktuellere Informationen zu liefern, weiterhin eine Schwierigkeit, die von allen, die zu Recht vollständigere und genauere Daten wünschen, bedacht werden muß.

II. Unterschiede bei den Steuer- und Gebührensätzen (überarbeitet)

5. Die wichtigsten Änderungen wurden an den Tabellen mit der Nummer 13 vorgenommen, in denen vor allem Steuern und Gebühren, die in den einzelnen Mitgliedstaaten auf die dort zugelassenen Fahrzeuge erhoben werden; sowohl in Währungseinheit als auch bezogen auf ihren Anteil an den Güterkraftverkehrskosten einander gegenübergestellt werden. Bei den *Tabellen 13/1—8* wurde die Art der Darstellung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern sowie Straßenbenutzungsgebühren geändert, die zugrunde gelegten Szenarien blieben dagegen unverändert.

   Tabelle 13/9 kam neu hinzu, um die von Prognos auf einer etwas anderen Grundlage errechneten Daten zu veranschaulichen. Die Unterschiede liegen bei der jährlichen Fahrleistung, dem Kraftstoffverbrauch und dem Ort der Leistung[3]).

   Bei dieser Gelegenheit wurden auch Angaben über belgische und dänische Kraftfahrzeuge auf-

---

[1]) KOM(86) 750 endg. vom 10. Dezember 1986

[2]) Quellen:
- Prognos: Ursachen, Ausmaß und Auswirkungen unterschiedlicher Wettbewerbsbedingungen im europäischen Binnengüterkraftverkehr, August 1987, herausgegeben vom deutschen Verkehrsministerium
- EKVM: Output balances for international road haulage of the ECMT Member Countries for 1984. Dokument CS/LIB(87)5 vom 21. August 1987
- Observatoire Economique et Statistique des Transports, Paris: La Fiscalité du transport routier de marchandises dans les Etats membres de la CE, März 1987.
- Confederazione Generale Italiana del Traffico e dei Trasporti (Confetra), Vorlage vom 21. September 1987.
- (Erweiterte) Gruppe der Zwölf Eisenbahnunternehmen der EG: Überprüfung der Mitteilung KOM(86) 750 vom 6. Juli 1987.

[3]) vgl. Anlage I

genommen und in B, DK und F mögliche Steuernachlässe berücksichtigt.

In *Tabelle 13/10* werden die Gesamtbeträge von Steuern und Straßenbenutzungsgebühren für alle Szenarien miteinander verglichen.

6. Folgende Tabellen wurden teilweise oder grundlegend geändert:

   — *Tabelle 3:* Die Angaben zur Mineralölsteuer wurden auf den neuesten Stand gebracht und berichtigt, d. h. es wurden neben der „taxe intérieure" auch weitere französische Steuern einbezogen.

   — Die *Tabellen 4—7* über Autobahngebühren spiegeln die derzeitigen Gebührensätze wider; bei der Umrechnung in vergleichbare Sätze je 100 Fahrzeugkilometer mußte die Kommission auf Schätzungen zurückgreifen.

   — Die *Tabellen 8 und 9* vermitteln allgemeine Anhaltspunkte und enthalten aktuellere Zahlen für die erweiterten Autobahnnetze und die Zusammensetzung des Nutzfahrzeugbestands der Mitgliedstaaten.

   — Ebenso konnten für die *Tabellen 16 bis 20* neuere Angaben zum Aufkommen der einzelnen Länder aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Straßenbenutzungsgebühren sowie deren Bedeutung für einige Mitgliedstaaten vorgelegt werden. Angesichts der ab 1980 uneinheitlichen Bezugsjahre dieses Steuer- und Gebührenaufkommens sind Gesamt- und Durchschnittsbeträge für die Gemeinschaft jedoch bedeutungslos geworden.

7. *Tabelle 10,* die Angaben über die Steuern und Gebühren als Kostenbestandteil im Güterkraftverkehr enthält, wurde um Angaben, die bereits im Prognos-Bericht erwähnt sind, ergänzt. Es sei darauf hingewiesen, daß die der Kommission 1986 zur Verfügung stehenden Unterlagen keine Gebührenzahlungen enthalten, diese im Prognos-Bericht wohl aber aufgeführt werden.

8. Dieser Nachtrag, der auch einen anderen Teil der Problemstellung behandelt, enthält eine überarbeitete *Tabelle 21,* welche im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr die Ungleichgewichte in der Benutzung der Verkehrswege der Mitgliedstaaten veranschaulicht. Die Daten für die zwölf Mitgliedstaaten wurden einer Studie entnommen, die für die zwölf Länder im Auftrag der EVKM für das Jahr 1984 (und nicht, wie im letzten Jahr angegeben, 1982) durchgeführt worden war.

III. Zusätzliche Informationen über staatliche Eingriffe

9. Andere Elemente von staatlichen Eingriffen sind geprüft worden, die jedoch letztlich in diesem „verkehrsspezifischen" Bericht nicht berücksichtigt werden sollten.

   Die allgemeine Steuerbelastung, die ein Land seinen Unternehmen auferlegt, hängt weitgehend von der Höhe der öffentlichen Ausgaben ab, die wiederum von der Nachfrage nach öffentlichen Dienstleistungen abhängen. Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten sind in diesem Bereich auf unterschiedliche Prioritäten zurückzuführen und der Verkehr muß die Auswirkungen solcher staatlicher Politik berücksichtigen.

   a) Diese Überlegungen gelten ganz klar für direkte Steuern (z. B. Einkommensteuer), während die Mehrwertsteuer, die abzugsfähig ist, wettbewerbsneutral ist.

   b) Ähnlich werden Sozialbeiträge nicht als eine mögliche Ursache für Verzerrungen angesehen, die über die Verkehrspolitik aufgegriffen werden müßten. Sie sind ein Faktor der Arbeitskosten und spiegeln Unterschiede in nationalen Präferenzen wider; außerdem ist ihre Struktur und ihre Höhe nicht verkehrsspezifisch.

10. Versicherungsteuern wirken sich kaum auf die Kostenstruktur der Güterkraftverkehrsunternehmen aus. Die Steuern auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung schwanken je nach Kapitalwert und Prämienhöhe; die Sätze reichen von 0,05 % der Versicherungssumme im Vereinigten Königreich bis 31,5 % der in Frankreich gezahlten Prämie. Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Marktes für Versicherungsleistungen würde die bestehenden Schwierigkeiten beseitigen. Da zu einem Binnenmarkt auch ein freier Dienstleistungsmarkt gehört, ist eine solche Lösung dem Ausgleich für Mängel des Versicherungsmarktes durch verkehrspolitische Korrekturmaßnahmen vorzuziehen.

11. Zur Veranschaulichung der Auswirkungen dieser Steuern können für einen Vergleich nur die Pflichtversicherungen (Haftpflichtversicherung) herangezogen werden. (Einzelheiten sind in der EKVM-Unterlage CS/LIB(87) 4. vom 17. August 1987 nachzulesen, obgleich aus den Daten nicht hervorgehe, ob sie für 38-t-Fahrzeuge, von denen in dem Bericht hauptsächlich die Rede ist, gelten. Nach den von der EKVM vorgelegten Sätzen ergibt die Versicherungsteuer für 1986 folgende Beträge (in ECU):

Land	Prämie	Steuersatz		Bemerkungen
	ECU	%	ECU	
B	4102	*(27 *)*	(1108)	* Private Quelle — die Steuer enthält auch „andere Beiträge"
DK	5365	*25*	1341	
D	2903—4362	*5*	145— 218	Die Prämie kann für unfallfreie Fahrer 50% niedriger liegen (D, F)
F	3822—5100	*31,5*	1204—1949	
I	3466—3616	*10*	347— 362	
NL	1451—3280	*7*	102— 230	
UK	1060—2133	*0,05*	der Versicherungssumme	

Aus den vorliegenden Angaben geht nicht hervor, ob die angegebenen Steuersätze nur für die Haftpflichtversicherung gelten oder ob sie auch die Versicherung gegen andere Risiken einschließen.

12. Die Prüfung der verkehrsspezifischen staatlichen Beihilfen zeigt, daß es sich hier um allgemeine Zuschüsse zur Investitionsförderung handelt; sie werden für Investitionen nicht nur im Verkehr, sondern auch in anderen Wirtschaftszweigen gewährt. Daher sind staatliche Beihilfen als politisches Instrument zur Steuerung der Gesamtnachfrage und der Produktionskapazität in der Wirtschaft zu betrachten; sie können mit anderen gesamtwirtschaftlichen Instrumenten wie der Wechselkurspolitik oder der Haushaltspolitik verglichen werden, wofür die Verkehrspolitik keine brauchbare Alternative sein kann oder soll.

13. Die Auswirkungen der Investitionsbeihilfen und -zuschüsse wurden von Prognos für sechs Mitgliedstaaten (B, D, DK, F, I und NL) analysiert. Sie wurden für Belgien auf rund 1 250 ECU und für die Niederlande auf rund 2 000 ECU veranschlagt; die vier anderen Mitgliedstaaten gewähren keine solchen Beihilfen. Unter Zugrundelegung dieser Zahlen im Szenario H (Grundlage von Prognos) und der Durchschnittswerte der Szenarien A—G würde sich die Tabelle 13-10 folgendermaßen ändern:

Land	Nettogesamtbetrag aus Steuern und Gebühren ECU	Index	
		(Szenario H)	(Durchschnittswerte A—G)
D	15 490	298	207
F	12 462	240	193
I	14 508	279	128
DK	7 069	136	119
B	7 146	138	101
NL	5 194	150	100

14. Der Kommission wurden keine Angaben über die Sozialversicherungsbeiträge zur Verfügung gestellt, nicht einmal von Mitgliedstaaten, die darauf bestanden hatten, diesen Faktor bei der Beurteilung der Wettbewerbslage zu berücksichtigen.

15. Im Prognos-Bericht heißt es, daß an Behörden oder Stellen vielfach Zahlungen für Verkehrsgenehmigungen usw. zu leisten sind. Auch wenn diese Stellen in einer Beziehung zum Staat stehen können, so spiegeln sie doch häufig wider, wie das Gewerbe geordnet ist und welche Leistungen (Preiskontrolle, Informationen über Beförderungen usw.) sie für die Güterkraftverkehrsunternehmen erbringen. In Frankreich und in Belgien fallen diese Zahlungen, verglichen mit dem Betrag von 100 ECU in Dänemark, 400/450 ECU in den Niederlanden, 1 000 ECU in Italien und fast 2 000 ECU in Deutschland, nicht ins Gewicht.

IV. Analyse

16. Es stellt sich die Frage, ob Änderungen und Zusätze zu den Angaben in der Unterlage KOM(86) 750 die Analyse und die Schlußfolgerungen wesentlich beeinflussen. Die Analyse ist in den Ziffern 20 und 21, 23 bis 25, 29 und 30, 32 bis 34 und 36 enthalten, während sich die Güterkraftverkehrsunternehmen betreffenden Schlußfolgerungen in Ziffer 37, 39 und 42 und gesamtwirtschaftliche Angaben in den Ziffern 46 bis 52 befinden.

17. Die neuen Zahlen zeigen, daß die Kraftfahrzeugsteuersätze noch immer weit auseinanderklaffen (15 : 1 zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Satz), die Unterschiede zwischen den Mineralölsteuern aber bei Benzin auf ein Verhältnis von 2,5 : 1 (früher 3 : 1) und bei Dieselkraftstoff von 2,8 : 1 (früher 4 : 1) zurückgegangen sind. Dies spiegelt sich auch im Verhältnis Dieselkraftstoff : Benzin wider, wo am unteren Ende die Dieselkraftstoffsätze in Griechenland, Italien und in den Niederlanden etwa 30% der Benzinsteuer ausmachen (im letzten Jahr waren es noch 25%).

18. Die französischen Autobahngebühren sind mit 9,5 ECU je 100 Fahrzeugkilometer fast um 50% höher als im Vorjahr; da es nicht möglich war, vergleichbare aktuelle Angaben für Italien zu erhalten, wurden die relativ hohen Sätze des Vorjahres unverändert übernommen. Bei den kurzen Streckenabschnitten in Portugal ergibt sich für Güterfahrzeuge ein Betrag von rund 8 ECU je 100 Fahrzeugkilometer.

19. Der Anteil der Steuern und Gebühren an den Kosten der Güterkraftverkehrsunternehmen wurde eingehender analysiert, wobei sich aber keine wesentlich neuen Zahlen ergaben. Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern zusammen machen nach wie vor 5 bis 10 % der Kosten von Güterkraftverkehrsunternehmen aus, Kraftfahrzeugsteuern allein 0,5 bis 5 %. Die höheren Autobahngebühren fallen als Kostenfaktor natürlich stärker ins Gewicht. Nach dem Prognos-Bericht, dem die durchschnittliche Fahrzeugleistung je Güterkraftverkehrsunternehmen in den einzelnen Mitgliedstaaten zugrunde liegt, sollen Straßenbenutzungsgebühren bei niederländischen und dänischen Güterkraftverkehrsunternehmen etwa 20 %, bei deutschen und belgischen Unternehmen etwa 30 %, bei französischen und italienischen Güterkraftverkehrsunternehmen aber 40 % bzw. 50 % des Gesamtbetrages von Steuern und Gebühren ausmachen.

20. Durch die Einbeziehung von Belgien und Dänemark in die Analyse, wie dies auch im Prognos-Bericht geschehen ist, ermöglicht *Tabelle 13/10* einen interessanten umfassenderen Vergleich. Im wesentlichen bestätigt dies, daß die Steuern und Gebühren in den großen Ländern (D, F, I und VK) höher sind als in den kleineren Ländern (B, DK, NL). Aus zeitlichen Gründen, aber auch weil keine entsprechenden Daten vorlagen, konnte diese Analyse nicht auf die übrigen Mitgliedstaaten ausgedehnt werden; Griechenland, Luxemburg, Portugal und Spanien dürften zur Gruppe mit den niedrigen Steuern gehören, Irland mit einer hohen Dieselkraftstoffsteuer, aber einer niedrigen Kraftfahrzeugsteuer dürfte in der Mitte liegen. Es ist angebracht, auf den Unterschied zwischen den vier Mitgliedstaaten an der Spitze und den übrigen Mitgliedstaaten hinzuweisen; die überarbeiteten Angaben zeigen, daß diese vier Länder im Vergleich zur letztjährigen Analyse einander nähergerückt sind; damals lagen die britischen und deutschen Steuersätze weit über den französischen und italienischen.

    Die Kommissions- und die Prognos-Analyse ergeben für Dänemark, Frankreich und Italien eine etwas andere Reihenfolge; es muß noch herausgefunden werden, weshalb dies so ist, auch wenn die Schlußfolgerungen hiervon nicht berührt werden.

21. Wenn man den Wettbewerb zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen untersucht, könnte ein drittes Verfahren, nämlich ein Vergleich der Kosten auf *denselben Strecken,* gewählt werden.

    Im letzten Jahr war versucht worden, in *Tabelle 15* den Wettbewerbseffekt von zollfrei eingekauftem Kraftstoff auf nahezu gleichwertigen Strecken zu beurteilen. Sowohl Prognos (widerstrebend) als auch Confetra vergleichen Kosten und Steuern auf denselben internationalen Strekken für Güterkraftverkehrsunternehmer aus verschiedenen Ländern. Sie stellen keineswegs überraschend fest, daß der einzig wesentliche Unterschied in den Steuern und Gebühren bei der Kraftfahrzeugsteuer lag. Auch wenn dies zeigt, daß unterschiedliche Kraftfahrzeugsteuern ein Hauptfaktor der Wettbewerbsverzerrungen sind, so ist die Analyse doch zu undifferenziert, da sie nur ein begrenztes Verkehrsvolumen erfaßt, das je nach Land sehr unterschiedlich ist und mit der Vollendung des Binnenmarktes zurückgehen könnte.

22. Die geringfügigen Änderungen bei den *Tabellen 16 bis 20* über das jährliche Steueraufkommen der Mitgliedstaaten sind zu bruchstückhaft, als daß sie neue oder andere Schlußfolgerungen ermöglichten; es ist zu hoffen, daß dazu demnächst aktuellere und vergleichbarere Zahlenangaben vorgelegt werden.

23. Bei der Analyse der Ungleichgewichte in der Benutzung der Verkehrswege in *Tabelle 21* wurden weitere Fortschritte erzielt. Die neuen Zahlen bestätigen die Stellung der Niederlande als Land mit der bei weitem positivsten Bilanz (die Tonnenkilometerleistung niederländischer Fahrzeuge in anderen Mitgliedstaaten übersteigt bei weitem die Tonnenkilometerleistung von Fahrzeugen dieser Länder in den Niederlanden), gefolgt von Belgien/Luxemburg und Dänemark. Eine weniger ausgeprägte positive Bilanz weisen Griechenland, Portugal und Spanien auf. Frankreich weist noch immer die negativste Bilanz auf, die sich gegenüber 1982 um 50 % verschlechtert hat; an zweiter Stelle folgt Deutschland, dessen Negativsaldo nur 60 % des Ergebnisses von 1982 ausmacht. Italien und das Vereinigte Königreich weisen eine nahezu ausgewogene Verkehrsbilanz mit geringfügig negativer Tendenz auf. Die deutlich verbesserte Stellung Deutschlands ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß in dieser Tabelle die Zahlen über österreichische Fahrzeuge weggelassen wurden. Wenn österreichische und Schweizer Fahrzeuge einbezogen würden, so wäre die negative Bilanz für Deutschland nicht anders ausgefallen als 1982.

V. Schlußfolgerungen

24. Hieraus kann geschlossen werden, daß die gründliche Überarbeitung der in der Unterlage KOM(86) 750 enthaltenen Angaben nicht zu wesentlich anderen Schlußfolgerungen geführt hat.

25. Zu den einzelnen Mitgliedstaaten ist zu sagen, daß die Güterkraftverkehrsunternehmen in großen Ländern wie Deutschland, Frankreich, Italien und im Vereinigten Königreich deutlich höhere Steuern und Gebühren entrichten als in kleinen Ländern in Randlage wie Belgien, Dänemark und die Niederlande. Die übrigen Länder gehören eher zu der Gruppe mit niedrigen Steuern und Gebühren, wobei Irland eine Zwischenstellung einnimmt.

26. Bei diesen Schlußfolgerungen werden keine anderen staatlichen Maßnahmen wie Steuern auf Versicherungsprämien, Investitionsbeihilfen oder Sozialversicherungsbeiträge berücksichtigt. Würden sie berücksichtigt, was die Kommission nicht

für angebracht hält, so würden sie diese Schlußfolgerungen nicht wesentlich beeinflussen, sondern höchstens die Stellung von Belgien und den Niederlanden am unteren Ende der Skala bekräftigen.

27. Die Kommission verfolgt mit besonderer Aufmerksamkeit die Analyse der jeweiligen Benutzung der Straßennetze durch Güterverkehrsunternehmen verschiedener Staatsangehörigkeit (siehe Nr. 23). Die gerade durchgeführte zusätzliche Analyse bestätigt das Vorhandensein diesbezüglicher bedeutender Ungleichgewichte.

Diese Situation wird zweifellos nach Vollendung des Binnenmarktes und nach Einführung der Dienstleistungsfreiheit weiterhin bestätigt werden.

Es scheint daher, daß — ungeachtet der Fragen der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen als solche — die finanziellen Auswirkungen dieser Ungleichgewichte auf die nationalen Haushalte die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik vor größere Risiken stellen.

Um das zu vermeiden, wird sich die Kommission bemühen, bei der Ausarbeitung ihrer zukünftigen Vorschläge diese Ungleichgewichte und ihre Auswirkungen gebührend in Betracht zu ziehen; und sie wird außerdem darauf achten, daß die anzunehmenden Steuerprinzipien einerseits eine Annäherung der Wettbewerbsbedingungen garantieren und daß andererseits die Wegekosten auf dem gesamten Gemeinschaftsgebiet tatsächlich von denen zu tragen sind, die sie verursachen.

Annex I to Supplement

Study of Vehicle Taxes, Fuel Taxes and Tolls

Table 13 (revised)

Table

Table 13/1

Annual Vehicle and Fuel Taxes and Toll Charges on 38 tonne vehicles registered in different Member States

Basic data and assumptions

1. *Member States:* D, F, I, NL, UK, B, DK
2. *Vehicle:* 38 tonne GVW Combination
3. *Mileage:* 100 000 km/year
4. *Fuel consumption:* 40 l/100 km
5. *Road tolls:* France 9.5 Ecu/100 veh/km
   Italy 8.3 Ecu/100 veh/km
6. *Location and type of roads used:* Seven scenarios A—G

Mileage (km)	A	B	C	D	E	F	G
a) At home	100 000	100 000	100 000	75 000	50 000	25 000	25 000
— of which toll roads if they exist	—	50 000	100 000	75 000	50 000	25 000	—
b) Abroad *)	—	—	—	25 000	50 000	75 000	75 000
— of which toll roads in F	—	—	—	12 500	25 000	37 500	—
— of which toll roads in I	—	—	—	12 500	25 000	37 500	—

*) French vehicles are assumed to travel 50 % of mileage abroad on Italian toll roads, the rest on non-toll roads; Italian vehicles 50 % mileage abroad on French toll roads

7. *Fuel Tax:* Calculated pro-rata to mileage travelled in each country

Table 13/2

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario A

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	433	446	1 496	588[a)]	5 040[b)]
2. Tolls	—	—	—	—	—	—	—
3. Fuel taxes	9 160	8 520	8 400	7 120	4 360	4 480	—
4. Total (1+2+3)	14 347	12 916	8 833	7 566	5 856	5 068	5 040
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	See line 1						
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	29	30	100	39	337
2. Tolls	—	—	—	—	—	—	—
3. Fuel taxes	210	195	193	163	100	103	—
4. Total (1+2+3)	245	221	151	129	100	87	86
5. Vehicle tax+tolls	See line 1						

Note: Mileage 100 000 km at home; none on toll roads
a) After 40% rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
b) Including compensatory tax

Table 13/3

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario B

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK*)
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	217[b)]	446	1 496	588[c)]	5 040[d)]
2. Tolls	—	—	4 750	4 150	—	—	—
3. Fuel taxes	9 160	8 520	8 400	7 120	4 360	4 480	—
4. Total (1+2+3)	14 347	12 916	13 367	11 716	5 856	5 068	5 040
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	5 187	4 396	4 967	4 596	1 496	588	5 040
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	15	30	100	39	337
2. Tolls[a)]	—	—	—	—	—	—	—
3. Fuel taxes	210	195	193	163	100	103	—
4. Total (1+2+3)	245	221	228	200	100	87	86
5. Vehicle tax+tolls	347	294	332	307	100	39	337

Note: Mileage 100 000 km at home; of which 50% on toll roads for F and I
a) Not applicable
b) No allowance made for rebate based on toll road usage
c) After 40% rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
d) Including compensatory tax
*) See explanation Scenario A

Table 13/4

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario C

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK*)
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	—[b])	446	1 496	588[c])	5 040[d])
2. Tolls	—	—	9 500	8 300	—	—	—
3. Fuel taxes	9 160	8 520	8 400	7 120	4 360	4 480	—
4. Total (1+2+3)	14 347	12 916	17 900	15 866	5 856	5 068	5 040
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	5 187	4 396	9 500	8 746	1 496	558	5 040
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	—	30	100	39	337
2. Tolls[a])	—	—	—	—	—	—	—
3. Fuel taxes	210	195	193	163	100	103	—
4. Total (1+2+3)	245	221	306	271	100	87	86
5. Vehicle tax+tolls	347	294	635	585	100	39	337

Note: Mileage 100 000 km at home (on toll roads for F and I)
a) Not applicable
b) After allowance made for rebate based on toll road usage
c) After 40% rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
d) Including compensatory tax
*) See explanation Scenario A

Table 13/5

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario D

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK*)
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	108[a])	446	1 496	588[b])	4 368[c])
2. Tolls	2 225	2 225	8 163	7 413	2 225	2 225	2 225
3. Fuel taxes	8 810	8 330	8 240	7 280	5 210	5 300	1 940[d])
4. Total (1+2+3)	16 222	14 951	16 511	15 139	8 931	8 113	8 533
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	7 412	6 621	8 271	7 859	3 721	2 813	6 593
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	7	30	100	39	292
2. Tolls[a])	100	100	367	333	100	100	100
3. Fuel taxes	169	160	158	140	100	102	37
4. Total (1+2+3)	182	167	185	170	100	91	96
5. Vehicle tax+tolls	199	178	222	211	100	76	177

Note: Mileage at home: 75 000 km (on toll roads for F and I)
Mileage abroad: 25 000 km on toll roads
(F: 12 500 km on toll roads in I
I: 12 500 km on toll roads in F)

a) After allowance made for rebate based on toll road usage
b) After 40% rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
c) Excluding compensatory tax
d) Including compensatory tax
*) See explanation Scenario A

Table 13/6

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario E

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK*)
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	217 a)	446	1 496	588 b)	3 697 c)
2. Tolls	4 450	4 450	6 825	6 525	4 450	4 450	4 450
3. Fuel taxes	8 460	8 140	8 080	7 440	6 060	6 120	3 880 d)
4. Total (1+2+3)	18 097	16 986	15 122	14 411	12 006	11 158	12 027
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	9 637	8 846	7 042	6 971	5 946	5 038	8 147
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	15	30	100	39	247
2. Tolls a)	100	100	153	147	100	100	100
3. Fuel taxes	140	134	133	123	100	101	64
4. Total (1+2+3)	151	141	126	120	100	93	100
5. Vehicle tax+tolls	162	149	118	117	100	85	137

Note: Mileage at home: 50 000 km (on toll roads for F and I)
Mileage abroad: 50 000 km on toll roads
(F: 25 000 km on toll roads in I
I: 25 000 km on toll roads in F)

a) After allowance made for rebate based on toll road usage
b) After 40% rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
c) Excluding compensatory tax
d) Including compensatory tax
*) See explanation Scenario A

Table 13/7

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario F

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK*)
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	325[a])	446	1 496	588[b])	3 025[c])
2. Tolls	6 675	6 675	5 488	5 638	6 675	6 675	6 675
3. Fuel taxes	8 110	7 950	7 920	7 600	6 910	6 940	5 820[d])
4. Total (1+2+3)	19 972	19 021	13 733	13 684	15 081	14 203	15 520
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	11 862	11 071	5 813	6 084	8 171	7 263	9 700
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	22	30	100	39	202
2. Tolls[a])	100	100	82	84	100	100	100
3. Fuel taxes	117	115	115	110	100	100	84
4. Total (1+2+3)	132	126	91	91	100	94	103
5. Vehicle tax+tolls	145	135	71	74	100	89	119

Note: Mileage at home: 25 000 km (on toll roads for F and I)
Mileage abroad: 75 000 km on toll roads
(F: 37 500 km on toll roads in I
I: 37 500 km on toll roads in F)

a) After allowance made for rebate based on toll road usage
b) After 40 % rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
c) Excluding compensatory tax
d) Including compensatory tax
*) See explanation Scenario A

Table 13/8

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles (16 t + 22 t)
Scenario G

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK*)
In ECU							
1. Vehicle tax	5 187	4 396	433	446	1 496	588[a])	3 025[b])
2. Tolls	—	—	—	—	—	—	—
3. Fuel taxes	8 110	7 950	7 920	7 600	6 910	6 940	5 820[c])
4. Total (1+2+3)	13 297	12 346	8 353	8 046	8 406	7 528	8 845
5. Vehicle tax+tolls (1+2)	See line 1						
Indices							
1. Vehicle tax	347	294	29	30	100	39	202
2. Tolls[a])	—	—	—	—	—	—	—
3. Fuel taxes	117	115	115	110	100	100	84
4. Total (1+2+3)	158	147	99	96	100	90	105
5. Vehicle tax+tolls	See line 1						

Note: Mileage 25 000 km at home: 75 000 km abroad; no toll roads
(F: 37 500 km in I)
(I: 37 500 km in F)
a) After 40 % rebate for more than 2 vehicles in the enterprise
b) Excluding compensatory tax
c) Including compensatory tax
*) See explanation Scenario A

Table 13/9

Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles
Scenario H

Vehicles registered in	UK	D	F	I	NL	B	DK
In ECU							
1. Vehicle tax		4 396	404	283	1 478	663	2 568
2. Tolls		4 676	5 106	7 677	1 450	2 762	1 485
3. Fuel taxes		6 418	6 952	6 548	4 275	4 974	3 016
4. Total (1+2+3)		15 490	12 462	14 508	7 203	8 399	7 069
5. Vehicle tax+tolls (1+2)		9 072	5 510	7 960	2 928	3 425	4 053
Indices							
1. Vehicle tax		297	27	19	100	45	175
2. Tolls[a])		322	352	529	100	190	102
3. Fuel taxes		150	163	153	100	116	71
4. Total (1+2+3)		215	173	201	100	117	98
5. Vehicle tax+tolls		310	188	272	100	117	138

Source: ECMT — Paper CS(87)5, April 1987

Table 13/10

Total Annual Taxes and Tolls for 38 t vehicles from 7 Member States

in ECU and Index numbers

Scenario / Vehicle from	A	B	C	D	E	F	G	Aver. A to G a)	H
In ECU									
UK	14 347	14 347	14 347	16 222	18 097	19 972	13 297	16 202	n. a.
D	12 916	12 916	12 916	14 951	16 986	19 021	12 346	15 032	15 490
F	8 833	13 367	17 900	16 511	15 122	13 733	8 353	13 413	12 462
I	7 566	11 716	15 866	15 139	14 411	13 684	8 046	12 519	14 508
DK	5 040	5 040	5 040	8 533	12 027	15 520	8 845	9 543	7 069
B	5 068	5 068	5 068	8 113	11 158	14 203	7 528	8 837	8 399
NL	5 856	5 856	5 856	8 931	12 006	15 081	8 406	9 674	7 203
Indices									
UK	245	245	245	182	151	132	158	180	n. a.
D	221	221	221	167	141	126	147	166	215
F	151	228	306	185	126	91	99	153	173
I	129	200	271	170	120	91	96	141	201
DK	86	86	86	96	100	103	105	97	98
B	87	87	87	91	93	94	90	91	177
NL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source: Detailed data from tables 13/2—13/9

a) Weighted by following factors to reflect importance of international journeys: Scenarios A, B, C = 1 each
Scenarios D, E, F, G = 2 each

Annex II to Supplement

Study of Vehicle Taxes, Fuel Taxes and Tolls
List of Tables and Graphs (revised)

Tables

Table 1

Annual Vehicle Taxes for Heavy Goods Vehicles of 12 t GVW and over
1984
in ECU

GVW[a]) Tonnes	Net Weight[b]) Tonnes	B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	P[c])	GB
12	5	380	381	801	237		350	229	130	198	697	154	485
13	5.5	425	461	909	254		350	271	130	225	761	167	686
14	6	456	548	1 027	271		350	312	146	242	804	180	886
15	6.5	501	642	1 222	288		350	368	167	269	873	193	1 070
16	6.5	501	743	1 494	322		58	368	167	269	873	205	1 422
17	7	531	852	1 494	339		204	424	214	286	920	218	568
18	7.5	533	968	1 700	355		438	479	214	312	991	231	769
19	8	607	639	1 915	372		730	535	214	330	1 037	244	769
20	8.5	638	709	2 139	389		350	590	214	348	1 108	257	1 037
21	8.5	638	795	2 371	423		350	646	214	348	1 108	269	1 037
22	9	683	889	2 613	440		350	401	214	374	1 155	382	1 305
23	9	683	984	2 364	474		350	412	214	374	1 155	295	819
24	9.3	699	1 086	3 113	488		350	412	214	389	1 202	308	1 154
25	9.4	699	785	3 363	533		146	412	214	389	1 202	321	1 154
26	9.5	714	801	3 629	559		146	426	285	400	1 225	334	1 556
27	9.5	750	820	2 874	592		394	426	307	423	1 225	346	1 556
28	9.7	768	841	2 935	609		642	426	330	429	1 248	359	2 007
29	9.8	780	869	3 000	651		1 314	443	344	435	1 248	372	2 007
30	9.9	814	898	3 070	688		1 401	443	356	448	1 248	385	3 513
31	10	853	931	3 146	710		2 102	443	356	463	1 360	398	2 811
32	10.8	874	937	3 228	722		146	491	375	470	1 379	411	4 099
33	11	896	1 019	3 117	738		321	508	396	478	1 397	423	4 099
34	11.7	920	1 073	3 414	757		555	540	417	486	1 416	436	4 099
35	12	945	1 131	3 522	776		817	589	446	494	1 434	449	4 601
36	12.6	972	1 197	3 640	794		234	605	446	501	1 455	462	4 601
37	13	987	1 270	3 835	813		496	638	446	509	1 475	475	5 187
38	13.5	1 001	1 369	4 107	829	365[d])	759	670	446	517	1 496	488	5 187
39	13.9	1 017	1 150						446	525	1 536		
40	14.3	1 032	1 197						446	532	1 601		
41	14.6		1 268						446		1 668		
42	14.9		1 328						446		1 692		
43	15.3		1 398						446		1 738		
44	15.7		1 471						446		1 762		

a) Gross Vehicle Weight in tonnes
b) Unladen vehicle weight in tonnes
c) 1985
d) Approx. estimate 1986

N. D. The horizontal lines indicate changes in vehicle category, usually by the number of axles.
Source: National data

Table 2

Annual Vehicle Tax for Heavy Goods Vehicle Combinations[a])

1. 1. 1987

in ECU and indices*)

Member State	38 t Vehicle	
	ECU	Index
B	980	242
DK[b])	2 010	496
D	4 396	1 085
GR	1 432	354
E[c])	405	100
F	433	107
IRL	1 173	290
I	446	110
L	646	160
NL	1 496	369
P	673	167
UK	5 187	1 281

*) Indices based on lowest figure
[a]) Articulated 5-axled for 38 t GVW
[b]) Excl. compensatory tax
[c]) Estimated national average

Source: National contributions and hauliers associations

Table 3

Excise duties on motor fuels and Rate of VAT
1980 and 1987

in ECU per 100 l

	Petrol			Diesel			diesel VAT rate in %
Country	1980	1987	annual average increase 1987/1980	1980	1987	annual average increase 1987/1980	1987
B	208	261	3.3	69	112	7.2	25
DK	232	472	10.7	38 [a]	236 [a]	29.8	22
D	174	256	5.7	165	213	3.7	14
GR	n. a.	370		n. a.	106		19
E	313	254	(−2.9)	55	124	12.3	12
F	248	389	6.6	130	210	7.1	19 [b]
IRL	207	362	8.3	123	279	12.4	25
I	292	557	9.7	21	178	35.7	18
L	171	209	2.9	49	100	10.7	12
NL	190	340	8.7	67	109	7.2	19
P	n. a.	352		n. a.	162		8
UK	136	271	10.4	155	229	5.7	15

[a]) Excluding compensatory tax; Diesel Tax is refunded for commercial transport
[b]) from 1. 9. 87 VAT paid on diesel fuel is refunded 100 % in international transport, but only 50 % in domestic transport
Source: Commission Excise Duty Tables (Doc. XXI/797/86) and National Contributions

Table 4

Motorway Toll Rates
France 1987

Motorway	KM	Basic average tariff [a])		Tariff for heavy vehicles [b])		
		FF	ECU	FF	ECU	ECU/ 100 km
Paris–Caen	222	61	8.8	98	14.2	6.4
Paris–Lyon–Marseille	635	234	33.9	372	53.8	8.5
Paris–Metz	315	125	18.1	198	28.7	9.1
Aix–Menton	202	95	13.7	151	21.9	10.8
Paris–Bordeaux	525	229	33.1	358	51.8	9.9
Paris–Lyon–Le Perthuis	814	321	46.5	508	73.5	9.0
Macon–Chamonix	242	105	15.2	200*	28.9	11.9
Toulouse–Bordeaux	347	95	13.7	146	21.1	6.1
Paris–Lille	213	60	8.7	96	13.9	6.5

[a]) Arithmetic average of tariffs for cars and for vans, cars with caravans, etc.
[b]) On most motorways heavy vehicles pay 2 times the tariff for cars, but on some motorways (*) this factor is 2.5.

Source: OECD/Road Research
National contribution France (February/March 1985)
RACE Belgium

Table 5

Motorway Toll Rates
Italy 1984

(per 100 vehicle/km)

Company	Tariff for Medium Passenger Car		Tariff for 38 tonne Vehicle	
	Lire	ECU	Lire	ECU
Brescia–Padua	2 226	1.6	2 725	2.0
Venice–Padua	2 643	1.9	3 348	2.4
Autorie–Venete	2 585	1.9	3 716	2.7
Messina–Catania	2 797	2.0	3 816	2.8
Meridionale	2 364	1.7	3 856	2.8
Turin–Milan	2 415	1.7	4 319	3.1
Messina–Palermo	3 535	2.6	4 510	3.3
Central Po Valley	3 179	2.3	4 632	3.4
AUTOSTRADE				
Valdestico	3 524	2.6	4 715	3.4
S.A.T.A.P.	3 712	2.7	4 968	3.6
Brenner	3 736	2.7	5 001	3.6
Turin–Savona	3 299	2.4	6 872	5.0

Note: 1. The above are "closed" systems with several access/exit points. Rates are arranged in ascending order for heavy vehicles; car rates do not vary in the same way.
2. Between 1980 and 1983 average motorway tariffs in Italy rose from 2.0 ECU to 2.9 ECU per 100 km.

Source: OECD/Road Research — National Contribution, Italy (Feb/March 1985)

Table 6

Motorway Toll Rates
Greece 1987

Motorway	km	38 t. vehicles		
		DR	ECU	ECU/100 km
Athens–Korinth	83	150	1.0	1.2
Korinth–Patras	134	200	1.3	1.0
Athens–Lamia	215	250	1.6	0.7
Lamia–Larissa	146	200	1.3	0.9
Larissa–Katerini	85	300	2.0	2.4

Source: OECD Road Research and National contribution

Spain 1986

Motorway	km	Commercial vehicles (4 axles or more)		
		PTA	ECU	ECU/100 km
Barcelona–La Junquera	150	1 945	14.1	9.4
Valencia–Alicante	148	2 080	15.1	10.2
Zaragoza–Vendrell	214	1 200 [a]	8.7	4.1
Bilbao–Behobia	106	1 883 [a]	13.7	12.9
Bilbao–Zaragoza	295	1 696 [a]	12.3	4.2

[a] 1985
Source: National contribution

Portugal 1986

Motorway	km	Heavy vehicles		
		ESC	ECU	ECU/100 km
Lisboa–Aveira de Cima	46	405	2.8	6.1
Condeixa-Mealhada	28	345	2.3	8.2
Alborgaria–Carvalhos	45	535	3.6	8.0
Fogueteiro–Palmela	20	250	1.7	8.5

Source: National contribution

Table 7

Tunnel/Bridges Toll Rates for heavy vehicles 1987

	National Currency	ECU
Mont Blanc	625 FF	90.4
Frejus	625 FF	90.4
Sainte-Marie-aux-Mines	50 FF	7.2
Saint-Nazaire	38 FF	5.5
Gr. St.-Bernard	103 SFR	55.5
Brenner	120 SCH	7.7
Gross Glockner	240 SCH	15.3
Del Cadi	1 380 PTA	9.5

Source: RACB Belgium

Table 8

Road Net Work and Basic Data 1985
(unless otherwise stated)

Member State	Surface in 1 000 km²	Population in mio	Motorways			Other roads (1 000 km)
			Length in km	km per 1 000 km²	km/1 000 inhabit.	
	(1)	(2)	(3)	(4) = 3 : 1	(5) = 3 : 2	(6)
B	30.5	9.9	1 534	50.3	0.15	129 [b]
DK	43.0	5.1	539 [c]	12.5	0.11	70 [b]
D	248.7	61.0	8 398	33.0	0.13	483
GR	131.9	9.9	91	0.7	0.01	40
E	504.8	38.6	2 018 [c]	4.0	0.05	150 [a]
F	547	55.2	5 885	10.8	0.11	796 [a]
IRL	70.3	3.5	8 [d]	0.1	0.00	92 [c]
I	301.2	57.1	5 955	19.8	0.10	294
L	0.15	0.4	58	22.3	0.15	5
NL	41.5	14.5	1 975	47.6	0.14	95 [a]
P	92.1	10.2	155 [c]	17	0.02	—
UK	244.0	56.6	2 951	12.1	0.05	369
EEC (12)	2 257.6	322.0	29 367 [*]	13	0.09	2 523 [e]

a) 1982
b) 1983
c) 1984
d) 1986
e) excluding Portugal
*) addition of different years

Source: Eurostat

Table 9

Stocks of goods vehicles in Member States 1985

Member State	No of Vehicles (× 1 000)				Load Capacity (1 000 T)			
	Motor Vehicles	Trailers	Semi-trailers	Road Tractors	Motor Vehicles	Trailers	Semi-trailers	Total
B	239	33	36	19	698	128	822	1 648
DK	254	210	12	12	485	191	261	937
D	1 281	270	75	279	3 715	1 904	1 629	7 248
GR	593	4	4	0.4	1 032	86	79	1 197
E	1 462	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
F	3 001	23	114	137	4 060	253	2 480	6 793
IRL	84 c)	n. a.	n. a.	1	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
I	2 073 c)	293 b)	36 b)	40 c)	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
L	9	n. a.	n. a.	1	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
NL	370	56	33	26	885	335	784	2 004
P	79 a)	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
UK	1 815	n. a.	190	94	5 269	n. a.	n. a.	n. a.

a) 1981
b) 1982
c) 1984
n. a. not available
Source: Eurostat

Table 10

**Fuel and Vehicle Taxes
as haulage cost elements in international journeys**

	D Hauliers to				NL Hauliers to					B Hauliers to				
	B/L	NL	F	a) Prognos	D	B/L	F	I	a) Prognos	D	NL	F	I	a) Prognos
1. Vehicle tax	3.8	3.8	4.0	4.4	1.5	1.7	1.6	1.5	4.7	1.0	1.2	1.0	1.0	0.7
2. Fuel: Exise				6.4	4.8	2.6	4.3	4.7	4.7					5.3
3. Other				9.6	12.1	10.9	10.3	13.6	9.1					9.0
4. Total	14.9	14.0	14.1	15.0	16.9	13.5	14.6	18.3	13.8	19.3	15.3	19.3	19.4	14.3
5. Tolls (b)				4.7					1.6					2.9
6. Maint/Depr.	22.5	22.8	22.5	24.0	23.4	23.5	23.0	23.5	22.8	23.9	24.7	23.3	22.4	21.0
7. Driver	32.5	32.8	32.8	30.3	32.6	37.5	35.3	32.8	39.9	29.1	33.9	29.8	30.4	33.2
8. Interest, Insur.	10.0	10.1	10.3	9.4	9.7	10.1	10.0	9.5	8.2	8.8	9.4	9.0	9.3	13.1
9. Overheads	16.3	16.3	16.3	12.2	15.8	13.3	15.5	15.5	12.0	17.9	15.5	17.6	17.4	15.8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotal (1+2+5)				15.4	6.3	4.3	5.9	6.2	7.9					9.0

a) Averaged out over international destinations.
b) Tolls included in the Prognos column only.
Source: Market Observation System

Table 11

Fuel and Vehicle taxes as haulage cost elements
1986 — U.K. Heavy goods vehicles in domestic traffic

Vehicle — GVW	32.5 t		38 t		40 t	
— Type	4 axle artic.		5 axle artic.		5 axle artic.	
Annual mileage (km)	70 400		91 500		95 000	
Fuel consumption l/100 km	35.7		39.2		40.3	
Cost elements in %						
Vehicle tax		5.3		5.5		5.7
Fuel excise tax	9.0		10.5		10.4	
Fuel other	10.8		12.6		12.5	
Fuel total		19.8		23.1		22.9
Maint./Deprec.		24.4		26.4		26.6
Driver		26.2		22.3		22.3
Interest, Insur.		10.7		10.2		10.3
Overheads		13.5		12.5		12.2
Total		100.0		100.0		100.0
Vehicle + fuel taxes (%)		14.3		16.0		16.1

Source: Hauliers Association

Table 12

Variations in Road Haulage Cost Elements 1982–1986

Basis 1982 = 100

Member State	Cost Element	1982	1983	1984	1985	1986
Belgium	Fuel	100	104.6	101.2	105.5	102.1
	Vehicle Tax	100	92.4	89.2	93.2	93.9
	Wages	100	99.7	100.3	111.7	114.9
	Total Costs	100	101.8	101.8	110.1	112.8
Germany	Fuel	100	105.5	102.5	109.7	105.2
	Vehicle Tax	100	106.7	108.6	109.8	112.6
	Wages	100	111.0	116.5	121.0	127.4
	Total Costs	100	109.0	112.2	115.5	119.0
France	Fuel	100	111.8	106.6	118.7	114.0
	Vehicle Tax	100	98.9	101.0	102.7	106.7
	Wages	100	110.0	116.8	124.3	136.5
	Total Costs	100	108.5	111.3	120.1	124.2
Netherlands	Fuel	100	105.3	103.3	99.5	98.2
	Vehicle Tax	100	105.9	106.5	107.4	110.4
	Wages	100	111.8	112.0	115.3	125.8
	Total Costs	100	108.6	108.8	111.0	117.7
UK	Fuel	100	103.3	109.3	114.8	121.7
	Vehicle Tax	100	112.8	147.6	150.9	156.3
	Wages	100	98.7	109.9	109.2	111.7
	Total Costs	100	100.4	111.7	111.9	114.1
Spain	Fuel	100	94.0	94.8	99.3	88.0
	Vehicle Tax	100	92.8	102.9	108.9	115.5
	Wages	100	96.0	106.3	113.8	119.9
	Total Costs	100	97.0	104.5	110.8	113.3

Note: Indices are based on ECU figures

Source: DG Transport: Market Observation System, Market Developments

Table 15

Duty free Fuel
Examples of effect on fuel taxes paid in international haulage

		Dutch haulier			German haulier		
Basic assumptions — 38 t GVW Combination — Fuel consumption: 40 l/100 km — Location — Voyage to Italy one way — Duty free fuel: 200 or 600 l No restriction on Austrian transit		on NL/D border 1 500 km			150 km S. of border 1 350 km		
	Duty rate ECU/	km	litres	duty ECU	km	litres	duty ECU
A. 200 litre franchise							
1. Outward trip							
Fuel bought in NL	.075	500	200	15.00	—	—	—
Fuel bought in D	.203	400	160	32.48	750	300	60.90
Fuel bought in I	.120	600	240	28.80	600	240	28.80
Total Outward		1 500	600	76.28	1 350	540	89.70
2. Return trip							
Fuel bought in I	.120	1 100	440	52.80	1 100	440	52.80
Fuel bought in D	.203	400	160	32.48	250	100	20.30
Total Return		1 500	600	85.28	1 350	540	73.10
3. Total trip		3 000	1 200	161.56	2 700	1 080	162.80
Average duty paid per km			0.054			0.060	
B. 600 litre franchise							
1. Outward trip							
Fuel bought in NL	.075	1 500	600	45.00			
Fuel bought in D	.203	—	—	—	750	300	60.90
Fuel bought in I	.120	—	—	—	600	240	28.80
Total Outward		1 500	600	45.00	1 350	540	89.70
2. Return trip							
Fuel bought in I	.120	1 500	600	72.00	1 350	540	64.80
3. Total trip		3 000	1 200	117.00	2 700	1 080	154.50
Average duty paid per km			0.039			0.057	

Table 16

Estimated Tax and Toll Revenue from all Road Transport 1980

(unless otherwise stated)

million ECU and %

Member State	Revenue from				% Share of			
	Fuel Tax.	Vehicle Taxes	Tolls	Total	Fuel Tax.	Vehicle Taxes	Tolls	Total
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
B	1 014	320		1 334	76	24	—	100
DK[d])	856[a])	525		1 381	62	38	—	100
D[c])	10 161	3 296		13 457	76	24	—	100
GR	473	97	1	571	83	17	—	100
E[c])	3 623	352	299	4 274	85	8	7	100
F	6 342	1 054	1 135	8 531	74	12	14	100
IRL[d])	584	153		737	79	21	—	100
I	5 155	420[b])	710	6 285	82	7	11	100
L	57	9		66	86	14	—	100
NL	1 151	809		1 960	59	41	—	100
P[c])	244	18	0	262	93	7	—	100
UK[e])	9 538	3 594		13 132	73	27	—	100

[a]) Incl. compensatory tax and insurance tax
[b]) 1981
[c]) 1985
[d]) 1986
[e]) 1987/1988 budget
Source: National contributions

Table 17

Relative Importance of Tax Revenue from Transport 1980

(unless otherwise stated)
in million ECU and %

	Tax Revenue from Transport[a]			Government revenue in % of GDP
	in mill. ECU	% of GDP[b]	% of Govt. revenue	
	(1)	(2)	(3)	(4)
B	1 334	*1.6*	*3.6*	*44.6*
DK[d]	1 381	*1.6*	*3.2*	*50.9*
D[c]	13 457	*1.7*	*3.6*	*47.1*
GR	571	*2.0*	*6.6*	*30.2*
E[c]	4 274	*2.0*	*6.0*	*33.0*
F	8 531	*1.8*	*3.9*	*46.6*
IRL[d]	737	*2.4*	*6.4*	*37.7*
I	6 285	*2.2*	*5.8*	*38.1*
L	66	*2.3*	*4.4*	*52.7*
NL	1 960	1.6	3.0	53.6
P[c]	262			
UK[e]	13 132	2.3	5.5	*41.1*

[a]) Including road tolls
[b]) GDP: Gross Domestic Product
[c]) 1985
[d]) 1986
[e]) 1987/1988 budget
Source: Eurostat and national contributions

Table 18

Relative importance of Fuel Tax Revenue
1980 and latest year available

in mio. ECU and %

Member State	Fuel Tax Revenue							
	in mio. ECU				in % of Government Revenue			
	1980	latest data	year	average annual increase since 1980	1980	latest data	year	average annual increase since 1980
B	1 014	1 118	1983	3.3	*2.7*	*2.7*	*1983*	—
DK	455	856	1986	11.1	*2.8*	*2.0*	*1986*	*(−5.5)*
D	7 936	9 869	1984	5.6	*3.0*	*2.7*	*1984*	*(−2.6)*
E	2 542	3 623	1985	7.3	*12.1*	*8.7*	*1985*	*(−6.4)*
F	6 342	8 799	1983	11.5	*2.9*	*3.4*	*1983*	*5.4*
IRL	304	584	1986	11.5	*5.9*	*6.8*	*1986*	*2.4*
I	5 155	9 161	1983	21.1	*4.8*	*5.5*	*1983*	*4.6*
L	57	72	1983	8.1	*3.8*	*4.2*	*1983*	*3.4*
NL	1 151	1 443	1983	7.8	*1.8*	*2.0*	*1983*	*3.6*
UK	5 504	9 538	1987/88	7.6	*4.7*	*4.0*	*1987/88*	*(−2.1)*

Source: National Contributions

Table 19

Transport Tax and Toll Revenue compared with Expenditure on Roads
1980 or later
million ECU

	Transport Tax and Toll Revenue	Expenditure on Roads	Excess/(Shortfell) Revenue over Expenditure	
			ECU	%
	(1)	(2)	(3) = 1–2	(4) = $\frac{3 \times 100}{2}$
B	1 334	1 777	(443)	*(25)*
DK	735	751	(16)	*(2)*
D[a])	13 121	11 238	1 883	*17*
GR	571	334	237	*71*
E[b])	4 274	n. a.		
F	8 531	6 413	2 118	33
IRL[c])	694	393	301	*77*
I	6 191	3 464	2 727	*79*
L	66	101	(35)	*(35)*
NL	1 960	2 310	(350)	*(15)*
P[b])	262	n. a.		
UK	7 716	4 286	3 430	*80*

a) 1984
b) 1985
c) 1986
Source: National contributions and Commission Report on Infrastructure Expenditure and Utilisation

Table 20

Estimated Tax and Toll Revenue from all Commercial Transport*) 1980 or later

million ECU and %

Member State	Revenue from				% Share of				Comm. Rev. Share of all Rev. %
	Diesel Tax	Vehicle Taxes	Tolls	Total	Diesel Tax	Vehicle Taxes	Tolls	Total	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)+)
B	142	64		206	*96*	*31*	—	*100*	*15*
DK[h])	68[a])	38	8[b])	114	*60*	*40*	—	*100*	*8*
D[f])	1 785[c])	983[c])	—	2 768	*64*	*36*	—	*100*	*21*
GR	64	37	—	101	*63*	*37*	—	*100*	*18*
E[g])	802	103	26	931	*86*	*11*	*3*	*100*	*22*
F	1 273	350[c])	375[c])	1 998	*64*	*17*	*19*	*100*	*23*
IRL[g])	126	21	—	147	*86*	*14*	—	*100*	*20*
I	320	60[b])	233	613	*52*	*10*	*38*	*100*	*10*
L	5	2	—	7	*71*	*29*	—	*100*	*9*
NL	236	145	—	381	*62*	*38*	—	*100*	*19*
P									
UK[i])	1 664	650		2 314	*72*	*28*		*100*	18
EEC (11)[d])	6 485	2 453	642	9 580	*67*	*26*	*7*	*100*	

*) Assuming all diesel tax is paid by commercial vehicles. This assumption may lead to excessively high figures in Member States with a large diesel car fleet. Data for D have been adjusted to exclude cars.
+) (9) = (4) : (4) table 16
a) net compensatory tax
b) insurance tax
c) estimated by DG VII
d) excluding Portugal
e) 1981
f) 1984
g) 1985
h) 1986
i) 1987/1988

Source: National Contribution

Table 21

Estimated International Road Haulage Output
1982 and 1984

(1 000 mio. tkm)

Country	Trucks registered in the country operating: at home (1)		Trucks registered in the country operating: abroad (2)		Foreign trucks operating within the country (3)		Balance [(2)−(3)]	
	1982	1984	1982	1984	1982	1984	1982	1984
B	2.7	3.2	7.5	9.0	4.9	5.2	+2.6	+ 3.8
L	0.1		0.7		0.1		+0.6	
DK	1.2	1.2	3.3	5.0	0.8	1.4	+2.5	+ 3.6
D	9.6	10.6	11.6	13.7	19.9	22.5	−8.3	− 8.8
GR	0.1	0.6	0.5	2.2	0.1	0.4	+0.4	+ 1.8
E		3.1		4.0		2.9		+ 1.6
F	9.4	10.8	5.3	7.5	15.0	22.1	−9.7	−14.6
IRL	0.1	0.1	0.5	0.5	0.0	0.0	+0.5	+ 0.5
I	7.2	8.7	6.7	9.6	9.4	11.0	−2.7	− 1.4
NL	4.5	12.0	12.0	14.0	2.1	3.0	+9.9	+11.0
P		0.1		0.9		0.1		+ 0.8
UK	1.4	1.6	1.8	2.3	1.9	2.9		− 0.6
EEC (10)	36.3	42.6	49.9	63.8	54.2	68.5	−4.3	− 4.7
EEC (12)		45.8		68.7		71.5		− 2.8

a) excluding Spain and Portugal

Source: ECMT — Round Table 71, 1986
— Paper CS/LIB (87)5, Aug. 1987 (prepared by PROGNOS)

Table 23

Motor Fuel Consumption of Gasoline and Diesel 1980 and 1984
1 000 tonnes

Member States	1980				1984			
	Gasoline	Diesel	Total[b]	Diesel %	Gasoline	Diesel	Total	Diesel %
B	3 093	1 814	4 907	*37.0*	2 721	2 175	4 896	*44.4*
DK	1 540	692	2 232	*31.0*	1 500[d]	956[d]	2 456	*39.0*
D	23 721	9 880	33 601	*29.4*	23 641	11 140	34 781	*32.0*
GR	1 395	895	2 290	*39.1*	1 699	1 174	2 873	*40.9*
E	6 000[a]	5 000[a]	11 000[a]	*45.5*	6 081	5 227	11 308	*46.2*
F.........	18 410	9 191	27 601	*33.3*	19 011	10 368	29 379	*35.3*
IRL	1 071	384	1 455	*26.4*	931	373	1 304	*28.6*
I	12 505	8 593	21 098	*40.7*	11 864	10 688	22 552	*47.4*
L.........	296	115	411	*28.0*	308	159	467	*34.0*
NL	4 047	2 006	6 053	*33.1*	3 794	2 475	6 269	*39.0*
P.........	800[a]	1 200[a]	2 000[a]	*60.0*	850	1 223	2 073	*59.0*
UK	20 120	5 914	26 034	*22.7*	21 256	6 825	28 081	*24.3*
EUR(12) ..	92 998	45 684	138 682	*32.9*	93 656	52 783	146 439	*36.0*
EUR(10)[c] .	86 198	39 484	125 682	*31.4*	86 725	46 333	133 058	*34.8*

[a]) Estimate
[b]) Excluding LPG
[c]) Excluding E and P
[d]) 1986
Source: Eurostat/DG VII — Doc. VII/193/86

Table 24

Conversion Values of the ECU in national currencies: 1980—1987

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 Jan/June
BFR/LFR ..	40,60	41,29	44,68	45,44	45,44	44,91	43,78	42,96
DKR	7,83	7,92	8,15	8,13	8,15	8,02	7,94	7,82
DM	2,53	2,51	2,38	2,27	2,24	2,23	2,13	2,08
DR	59,24	61,62	65,30	78,09	88,44	105,74	137,42	152,8
PTA	99,7	102,7	107,6	127,5	126,6	129,1	137,5	145,0
FF	5,87	6,04	6,43	6,77	6,87	6,80	6,80	6,91
IRL	0,676	0,691	0,690	0,715	0,726	0,715	0,734	0,776
LIT	1 189	1 263	1 324	1 350	1 381	1 447	1 462	1 482
HFL	2,76	2,78	2,62	2,54	2,52	2,51	2,40	2,34
ESC	69,6	68,5	78,0	98,7	116,3	130,2	147,1	160,4
UKL	0,598	0,553	0,561	0,587	0,591	0,589	0,672	0,715

Source: Eurostat

Bericht des Abgeordneten Haungs

Die in der Anlage enthaltene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/2089 Nr. 30 vom 8. April 1988 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Finanzausschuß und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 12. Oktober 1988 behandelt.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Inhalt des Richtlinienvorschlages sind vorbereitende Maßnahmen zur Harmonisierung der steuerlichen Belastungen innerhalb der Gemeinschaft für das Güterkraftverkehrsgewerbe. Die Richtlinie sieht im wesentlichen vor:

1. Die Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge wird in ihrer Struktur harmonisiert (Bemessung nach Achslast und zulässigem Gesamtgewicht).
2. Die Kommission soll bis zum 1. Juli 1989 einen Vorschlag für die Anlastung der Wegekosten bei schweren Nutzfahrzeugen nach dem Territorialitätsprinzip vorlegen, der vom Rat bis 31. Dezember 1990 verabschiedet werden soll.
3. Neue Straßenbenutzungsgebühren dürfen nur noch für Straßenneubauten eingeführt werden.
4. Die Kraftfahrzeugsteuer darf national nicht mehr gesenkt werden; Steuerrückerstattungen innerhalb der Gemeinschaft sind ebenfalls nicht zulässig.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr stellt fest, daß der Richtlinienentwurf lediglich vorbereitende Maßnahmen auf dem Weg zur Harmonisierung der steuerlichen Belastungen für schwere Nutzfahrzeuge innerhalb der Gemeinschaft enthält, nicht jedoch praktische Schritte zur tatsächlichen Angleichung. Im einzelnen haben die Fraktionen folgenden Standpunkt vertreten:

1. Die Vertreter der CDU/CSU-Fraktion und der FDP-Fraktion vermissen konkrete Aussagen über eine von der EG-Kommission geplante Abgabe nach dem Territorialitätsprinzip. Eine politische Stellungnahme zu diesen Plänen sei bei dem jetzigen Stand der Überlegungen der Kommission noch nicht möglich.

   Völlig unvertretbar sei es, daß nach dem Richtlinienentwurf für die Übergangszeit bis zur Einführung einer EG-einheitlichen Abgabe nach dem Territorialitätsprinzip die dringend notwendigen Harmonisierungsmaßnahmen bei den Abgabenbelastungen für schwere Nutzfahrzeuge auf nationaler Ebene verhindert werden sollten. Der nationale Gesetzgeber müsse für diese Übergangszeit Handlungsfreiheit für Steuersenkungen oder für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe behalten.
2. Die Vertreter der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE GRÜNEN lehnen die Vorlage ebenfalls ab. Sie wollen jedoch die Ablehnung mit einer konkreten und positiven Bewertung des Planes einer EG-einheitlichen Abgabe nach dem Territorialitätsprinzip verknüpfen. Verlangt wird die Einführung einer Schwerverkehrsgebühr für in- und ausländische Lastkraftwagen bei gleichzeitiger Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für deutsche Nutzfahrzeuge, damit in der Übergangszeit bis zur Einführung EG-einheitlicher Wegekostenabgaben die Wettbewerbsnachteile deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausgeglichen werden.

III. Mitberatende Stellungnahmen, Beschlußempfehlung

1. Der Haushaltsausschuß hat Kenntnisnahme von der Vorlage beschlossen. Er empfiehlt jedoch, den Regelungen über Straßenbenutzungsgebühren (Artikel 5 des Entwurfs) nicht zuzustimmen und die Bundesregierung dazu aufzufordern, die Verhandlungen mit dem Ziel zu führen, alle bestehenden Straßenbenutzungsgebühren abzuschaffen sowie neue Straßenbenutzungsgebühren nicht zuzulassen.
2. Der Finanzausschuß hält es für erforderlich, die Abgabenbelastung für schwere Nutzfahrzeuge bereits ab 1. Januar 1990 zu harmonisieren. Das Territorialitätsprinzip als Grundlage für eine solche Angleichung könne jedoch erst beurteilt werden, wenn die entsprechenden Kommissionsvorschläge vorlägen. Die in der Vorlage enthaltene „Standstill"-Klausel für Kraftfahrzeugsteuer und Straßenbenutzungsgebühren werde abgelehnt, weil sie im Widerspruch zur Parallelität von Liberalisierung und Harmonisierung stehe.
3. Der Ausschuß für Verkehr hat die Beschlußempfehlung, die auf Ablehnung der EG-Vorlage abzielt, mit Stimmenmehrheit verabschiedet.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Haungs

Berichterstatter



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333